

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

**Destaque: Matérias que citam o ministro Wellington Moreira Franco
ou o MME:**

Sumário

VEÍCULO: O Globo	2
Título: Brasil desenvolve terceira versão de ônibus movido a hidrogênio	2
Título: Seis subsidiárias da Eletrobras têm dívidas de R\$ 35,33 bilhões	3
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	4
Título: : Energia renovável para reciclar R\$ 1 tri ::	4
Título: ¼ dos postos fiscalizados não baixa o Diesel	6
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	6
Título: Gás Natural combustível do futuro (presente)	6
Título: Privatizar a Eletrobrás é fundamental	8
VEÍCULO: Correio Braziliense	10
Título: Preços caem nos postos	10

VEÍCULO: O Globo**Seção: O País****Autor: Marcello Corrêa****Título: Brasil desenvolve terceira versão de ônibus movido a hidrogênio**

Modelo da UFRJ será apresentado em congresso. Custo chega a R\$ 2 milhões

Enquanto o preço do diesel está no centro das discussões sobre transporte e mobilidade, um laboratório da UFRJ está pronto para lançar um ônibus que dispensa o uso de combustíveis fósseis. O modelo, movido a hidrogênio, começou a ser desenvolvido em 2005, ganhou seu primeiro protótipo em 2010 e chegou à terceira versão no ano passado. Agora, está em versão pré-comercial, com custos mais próximos aos de mercado.

O veículo é um dos destaques da 22ª Conferência Mundial de Energia do Hidrogênio, que reúne, de amanhã a sexta-feira, 800 profissionais de 50 países no Rio. O encontro vai apresentar as possíveis aplicações do produto como combustível. Há experiências como geração de energia para aquecer residências e utilização em máquinas e equipamentos da indústria siderúrgica.

RETORNO ESTIMADO EM 3 ANOS

O ônibus da UFRJ, produzido pelo Laboratório de Hidrogênio da Coppe/UFRJ (LabH2), é equipado com um motor híbrido movido a hidrogênio e eletricidade. Com capacidade para 69 passageiros, tem autonomia de 330 quilômetros, suficiente para operação em grandes cidades como o Rio, explica Paulo Emílio de Miranda, coordenador do LabH2 e presidente da Associação Brasileira de Hidrogênio (ABH2). Hoje, o custo para produzir uma unidade é de cerca de R\$ 1,5 milhão a R\$ 2 milhões. O pesquisador estima que um ônibus convencional saia na faixa de R\$ 500 mil. Miranda pondera, no entanto, que a perspectiva de produção em escala industrial e os baixos custos de manutenção compensariam o investimento, com tempo de retorno estimado em três anos.

— (O protótipo) é uma fabricação artesanal, de uma única unidade. Em larga escala, isso cai ao custo de ônibus a hidrogênio fabricados em alguns poucos lugares do mundo hoje.

Além disso, a operação dele é mais fácil e mais barata do que a de um ônibus convencional. Não tem muitas partes mecânicas, não tem caixa de marcha. Isso faz com que, em poucos anos, a operação pague o investimento inicial — afirma.

Hoje, o projeto é feito em parceria com a Tracel, empresa criada na Coppe/UFRJ. Nos últimos anos, os investimentos chegaram a R\$ 15 milhões, com financiamento de Furnas. Os desenvolvedores da tecnologia já começaram a conversar com as prefeituras de Volta Redonda, no Sul Fluminense, e Salvador. Na capital baiana, além dos ônibus, há a possibilidade de aplicar o motor híbrido em embarcações usadas na Baía de Todos os Santos.

Para Miranda, o potencial de aplicações do hidrogênio é maior porque o combustível é desenvolvido por meio de outras fontes renováveis, como a energia solar, no caso do usado na UFRJ: — Levando em conta o potencial do Brasil hidrelétrico, de renováveis como eólica, solar e biomassa, esse potencial com certeza excede muito a demanda brasileira própria.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura

Título: Seis subsidiárias da Eletrobras têm dívidas de R\$ 35,33 bilhões

-Brasília- O governo publicou ontem o edital para a privatização das seis distribuidoras de energia da Eletrobras que operam no Norte e Nordeste do país. Altamente deficitárias e com problemas operacionais, as seis empresas atuam em Alagoas, Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia e Piauí.

A publicação vem num momento em que o governo decidiu dar prioridade à privatização dessas empresas. Esse processo tem sofrido atrasos devido à não aprovação pelo Congresso Nacional de uma medida provisória (MP 814), vista como importante para reduzir incertezas sobre passivos das elétricas.

GOVERNO DÁ MAIS PRAZO

Agora, as mudanças legislativas previstas na MP foram encaminhadas à Câmara por meio de um projeto de lei. A previsão é que a proposta seja votada na próxima semana. A venda das distribuidoras é considerada como uma primeira etapa para a privatização da própria Eletrobras, cujo leilão de venda é considerado cada vez mais improvável para esse ano.

O governo também estendeu até 31 de dezembro o prazo para a Eletrobras operar as distribuidoras. O prazo inicial era 31 de julho, mas a alteração foi necessária após os atrasos no processo de privatização. O período a mais é necessário para assinar os contratos e passar o comando das distribuidoras para os novos operadores.

Por causa das dívidas e da necessidade de altos investimentos, o edital prevê que cada distribuidora será vendida por R\$ 50 mil. Entretanto, os novos concessionários terão de fazer R\$ 2,4 bilhões em investimentos imediatos. Além disso, os investidores que comprarem as empresas terão de arcar com um total de R\$ 35,333 bilhões em dívidas. Desse total, R\$ 10,9 bilhões são passivos vencendo em até 12 meses. A longo prazo, as dívidas das concessionárias somam R\$ 24,4 bilhões.

O leilão ficou marcado para 26 de julho, na sede da B3, em São Paulo, às 10h. As propostas deverão ser enviadas até as 9h do dia 19 de julho.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Rodrigo Zeidan

Título: : Energia renovável para reciclar R\$ 1 tri ::

Que a Petrobras e as multinacionais paguem caro para explorar petróleo

Doutor em economia pela U F RJ, professor da New York University Shanghai (China) e da Fundação Dom Cabral

Nenhum candidato, até agora, apresentou uma agenda de longo prazo. Bem, temos uma área na qual podemos sair da ladainha do populismo pueril — energias renováveis. Biomassa renovável, eólica e solar continuam a crescer. Hoje, quase 85% da capacidade total de geração elétrica do país vem de hidroelétricas (67%), biomassa (9%) e do parque eólico (8%).

Eletricidade e combustíveis para transporte são complementares: a produção de etanol gera biomassa renovável; investimentos em energia solar melhoram baterias para todos os usos. São vários projetos em curso, que devem adicionar 4 GW (gigawatts) ao parque eólico até 2023; mais ou menos o consumo de 5 milhões de residências. O parque solar tem menos de 2 GW de capacidade instalada. Há espaço para muito mais.

Mas os subsídios (até indiretos) a combustíveis fósseis são grandes barreiras. Em 2017 venderam-se 3.000 carros elétricos no Brasil, enquanto até a Índia já se comprometeu a vender somente carros elétricos em 2030. A Petrobras custou mais de um Bolsa Família para o Tesouro em 2017 e vai custar ainda mais em 2018. A empresa destruiu mais de R\$ 600 bilhões de valor dos acionistas nos

últimos dez anos, numa estimativa bem conservadora (realisticamente, quase R\$ 1 trilhão).

A conta é simples: é a diferença entre o lucro operacional ajustado pelos impostos e o custo de capital da empresa, já que ela se financia com recursos de terceiros e acionistas. Em 2017, com ativo econômico de R\$ 730 bilhões, seu lucro ajustado foi de R\$ 25 bilhões. Uma taxa de retorno de 3,5%. Mal comparando, é como se tivéssemos um imóvel alugado para alguém que paga muito pouco e não dá nem para pagar o financiamento ao banco.

A Petrobras pega recursos do Tesouro ao não pagar pelo custo de oportunidade do nosso dinheiro. Com base no seu plano de negócios, a destruição de valor não para até 2025. Já se foi R\$ 1 trilhão. Vem mais por aí. Precisamos desenvolver setores de fronteira. E isso passa por todo o sistema, incluindo o financeiro. Desenvolvi, com outros colegas, um rating de sustentabilidade complementar ao sistema normal de crédito que bancos usam para empréstimos. Assim, uma empresa poderia ser AA+ em risco de crédito, mas BBB em questões de sustentabilidade. Sistemas como esse mudam a forma de tomar decisão de empréstimos e poderiam ser adotados por bancos públicos e privados para ajustar as taxas de juros de projetos de investimento.

Em vez de criar royalties sobre vento — a tresloucada ideia proposta por um deputado—, deveríamos extinguir os subsídios ao setor de óleo e gás. Que a Petrobras e as múltiplas paguem caro para explorar petróleo. Em vez de aprovar megalomaníacas hidroelétricas no Norte e investimentos colossais em petróleo, excelentes em produzir propinas mas não energia, focaríamos plantas eólicas e solares.

A péssima gestão, política e empresarial, do petróleo levou o setor sucroalcooleiro quase à bancarrota. Estávamos caminhando para o etanol de segunda geração com produtividade crescente, mas inviabilizamos sua expansão ao continuar a subsidiar gasolina e diesel. Nem precisamos de um Pro-álcool, como no passado; basta não atrapalhar. Podemos construir um futuro no qual conciliamos os interesses sociais e ambientais, sem transferir renda de toda a sociedade, com a ideia de que um dia a conta fecha, para uns poucos agraciados na cadeia de óleo e gás. Enquanto isso, o buraco só aumenta.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Mercado**Autor:****Título:** ¼ dos postos fiscalizados não baixa o Diesel

São Paulo- Cinco postos de combustíveis da capital, entre 25 fiscalizados ontem, não estavam cumprindo o desconto de R\$ 0,46 no preço do litro do óleo diesel, e foram notificados pelo Procon-SP. O governo reduziu o preço do diesel nas distribuidoras após a paralisação dos caminhoneiros, que parou o país e causou desabastecimento.

O órgão de defesa do consumidor realizou operação com o Ipem (Instituto de Pesos e Medidas) e técnicos da ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis). Uma multa poderá ser aplicada, mas dependerá de cálculo que tem variáveis como tamanho da empresa. Segundo o Procon-SP, ao todo, 17 postos de combustíveis foram notificados.

Além do desconto no valor do diesel, as irregularidades constatadas foram a falta de informação de preços com destaque e em local visível ou falta de clareza na divulgação de promoções. Às equipes do Ipem-SP coube checar a quantidade do combustível que sai da bomba para o tanque dos veículos. Segundo balanço divulgado no fim do dia, a fiscalização vistoriou 17 postos e encontrou irregularidades em nove. Ao todo, 283 bombas foram fiscalizadas e 23 foram reprovadas.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção:** Opinião**Autor:** Adriano Pires**Título:** Gás Natural combustível do futuro (presente)

O Brasil e o mundo têm realidades distintas no uso do gás natural. Hoje navios de cruzeiro, de transporte de contêineres, pequenas embarcações como rebocadores, barcos de apoio, ferry boats, locomotivas e caminhões que buscaram alternativas no biodiesel e no diesel de baixo teor de enxofre optaram pelo gás natural na Europa, América do Norte (incluindo México), na Ásia, seja na China, na Rússia ou Japão e na Austrália.

E aqui no Brasil o que fizemos a respeito? Nos Estados Unidos, onde há mais de 15 milhões de caminhões registrados com um consumo anual de 150 bilhões de litros de diesel, o movimento de conversão e adaptações para gás natural culminou com o resultado de quase 200 mil caminhões rodando a gás natural nos últimos anos.

Na China, em 1996, existiam 4 mil veículos a gás natural, ante 16 mil do Brasil; hoje contam com mais de 5 milhões e o Brasil está estacionado em 1,7 milhão há quase 10 anos. Atualmente operam mais de 23 milhões de veículos a gás natural no mundo, e na Europa foram criados os “corredores azuis”, onde caminhões transitam de Portugal a Alemanha movidos e abastecidos por gás natural.

As razões desse sucesso são pela ordem: preço do gás natural mais barato do que o do preço do diesel, distribuição usando a rede existente de gasodutos, comprovada redução de emissão de gases do efeito estufa, segurança no abastecimento e oferta abundante de gás natural no mundo. Hoje o Brasil importa mais de 25% e continuará como importador de diesel para abastecer nossa frota de caminhões, locomotivas, embarcações e para geração de energia elétrica. Com isso, o gás natural precisa ser encarado com uma opção imediata para o setor de transporte.

Hoje o que o Brasil importa de diesel diariamente equivale à capacidade de importação do gasoduto Bolívia-Brasil, 30 milhões de metros cúbicos por dia, porém a um preço FOB quase 2,2 vezes maior. O preço médio das importações de diesel em 2017 foi de US\$ 0,434/litro ou US\$ 14,30/MMBtu, enquanto o valor médio de importação de GNL foi de US\$ 6,56/MMBtu. Dessa forma, considerando as perspectivas de produção de gás do pré-sal, da ociosidade de alguns gasodutos, da logística disponível e da capacidade existente de importação dos terminais de GNL, essa mudança representaria um menor custo para a sociedade e uma menor dependência do diesel.

A ideia prevalecente no Brasil é que a construção de gasodutos e terminais de importação de GNL só era justificada se houvesse uma usina térmica. Agora a realidade é outra, pois esse gás poderá ter outros usos, em particular, no setor de transporte substituindo o diesel, como está ocorrendo no mundo. Para que isso aconteça é preciso políticas públicas que levem à substituição e conversão de frotas hoje unicamente movidas a diesel, por unidades bicomcombustíveis ou apenas movidas a gás natural.

Em nível federal legislações que promovam a construção de dutos, reservatórios de gás natural comprimido ou GNL e bunkers em terminais marítimos como o que já foi regulamentado na Europa e na América do Norte até 2020. Ao nível dos Estados, redução do IPVA e pedágios a todos os veículos pesados movidos a gás natural, construção de novos terminais de GNL, corredores logísticos interestaduais, principalmente nas Regiões Norte e Nordeste, em que a logística de distribuição de diesel na Amazônia e na região de produção agrícola do centro-oeste são hoje um grande desafio.

Por exemplo, o diesel que abastece a frota de máquinas agrícolas e caminhões pesados de mineração pode percorrer até 3 mil km até chegar ao ponto de consumo. Nesse momento que o País passou por uma greve de caminhoneiros na qual o foco foi os tributos que incidem sobre o diesel e a nossa dependência desse combustível é hora de começar a implantar soluções modernas e ambientalmente corretas. O gás natural, tanto para gerar energia como para o transporte, já é uma realidade e o Brasil não pode e não deve ficar de fora dessa mudança de paradigma tecnológico.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Robson Braga de Andrade

Título: Privatizar a Eletrobrás é fundamental

A privatização da Eletrobrás é imprescindível para a retomada do crescimento da área de energia elétrica e para a geração de novos negócios no País. A desestatização reduzirá custos do governo e aumentará a eficiência do setor. Só entre 2012 e 2015, a estatal acumulou prejuízo de R\$ 30 bilhões. Para evitar mais sobrecarga ao Estado, a indústria brasileira espera agilidade na apreciação do projeto de lei que tramita no Congresso Nacional.

Não devemos deixar essa importante questão para o próximo governo. A privatização de companhias estatais se impõe como instrumento de modernização da infraestrutura no Brasil. Além de ter maior capacidade de mobilização de recursos, a iniciativa privada é mais flexível, respondendo rapidamente às oportunidades de mercado. As dificuldades das estatais são

notórias, tanto no âmbito da legislação e da multiplicidade de controles por órgãos governamentais quanto pelo uso político.

Não há dúvidas de que o histórico de baixo impacto do investimento em infraestrutura no País está relacionado à limitada capacidade do Estado de planejar e executar os projetos com melhor relação custo-benefício. A desestatização da Eletrobrás será um desafio para o aperfeiçoamento da regulação e da governança da empresa. Além disso, é uma oportunidade para a introdução de mecanismos competitivos, o aprimoramento da gestão e a redução de riscos.

O segmento elétrico passa por importantes transformações em nível global. Vários países vêm promovendo mudanças institucionais e regulatórias para se adaptar às pressões exercidas por avanços tecnológicos e por fenômenos ambientais. É preciso dar atenção, internamente, não só à privatização da Eletrobrás, mas também à construção de um novo modelo do setor.

A energia elétrica é um dos principais insumos da indústria, razão pela qual a sua disponibilidade e o seu custo são determinantes para a competitividade do produto nacional. Num passado não muito distante, o sistema brasileiro era considerado um dos mais eficientes do mundo e representava uma importante vantagem competitiva para a nossa economia.

Com a fonte hidráulica responsável por cerca de 65% da matriz, assegurada por grandes reservatórios hídricos e um sistema interligado por uma ampla rede de transmissão, a energia elétrica era de baixo custo. No entanto, esse tempo passou. Agora, o insumo é caro. Além disso, existem sérias incertezas em relação à sua disponibilidade a preços competitivos a médio e longo prazos. Um ponto importante, em relação ao qual há consenso, é que o mercado livre de energia elétrica precisa ser expandido.

A discussão esbarra apenas na velocidade do cronograma de liberação: se deverá ser mais rápido ou mais lento. Esse fator é debatido no âmbito do novo marco legal do setor elétrico. Nesse contexto, não se pode admitir que a nova regulação crie taxas ou encargos setoriais que pressionem ainda mais o custo da energia elétrica ao consumidor. No passado, quase todas as mudanças aprovadas no Congresso Nacional resultaram em novos tributos sobre a conta de luz.

Esses penduricalhos nas contas foram instituídos com argumentos defensáveis, em sua forma individual, mas não em seu conjunto. Seu peso global, hoje, é um entrave ao crescimento. Atualmente, impostos, taxas e encargos setoriais correspondem a mais de 45% do total da tarifa. Isso representa um expressivo montante, já que acréscimos aparentemente de pequeno valor ganham grande volume ao longo de um ano, se considerarmos os 82 milhões de unidades consumidoras de eletricidade, entre residências, empresas e serviços públicos.

A privatização da Eletrobrás e a construção do novo modelo são cruciais para recolocar o setor no caminho da competitividade, com a energia elétrica voltando a ser uma vantagem comparativa. Essas mudanças incentivarão a recuperação da indústria e a volta do crescimento econômico num ritmo mais condizente com as necessidades do País.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor:

Título: Preços caem nos postos

Enquanto o governo e a Petrobras discutem a nova política de preço dos combustíveis, os postos reduzem o valor da gasolina nas bombas. De centavo em centavo, o derivado do petróleo pode ser comprado por menos de R\$ 4,20 em alguns estabelecimentos do Distrito Federal, segundo levantamento realizado pelo Correio.

De acordo com o gerente executivo do Sindicato de Empregados em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo de Mato Grosso do Sul (Sinpetro/MS), Edson Lazaroto, com o fim da paralisação dos caminhoneiros, a competição entre distribuidoras foi retomada e, conseqüentemente, os preços caíram. “Passamos um tempo com a economia estagnada, decorrente da greve dos caminhoneiros. Agora que a situação está se normalizando, a concorrência faz com que encontremos preços mais em conta nos estabelecimentos”, destacou.

A diferença de valores é alta. Enquanto estabelecimentos de Águas Claras e Taguatinga vendem gasolina por até R\$ 4,19, o preço do combustível na Asa Norte chega a R\$ 4,79. A servidora pública Flávia Ramos, 39 anos, lamenta que, apesar de a diminuição ser positiva, o valor está longe de ser o ideal. “Durante a greve, chegamos a pagar R\$ 9 no litro da gasolina. Depois desse valor, qualquer redução é vista como lucrativa”, afirmou. “O preço ainda não é adequado para o bolso do brasileiro. Os reajustes não acompanham o aumento do salário

mínimo”, acrescentou a servidora.

Segundo Flávia, o governo brasileiro deveria intervir na nova política de preços da Petrobras. “Deveria existir um parâmetro, um índice econômico que regulasse o aumento no combustível”, afirmou. Para o corretor Gabriel Borges, 35, falta transparência na política adotada pela estatal. “A política de preços não é nada transparente. Às vezes, o valor do barril de petróleo no mercado externo diminui, mas essa redução não é passada para o consumidor”, critica.

Para aqueles que avaliam a política de preços da estatal como negativa, os próximos dias podem trazer boas notícias. Segundo Lazaroto, “o novo presidente da estatal quer alterar os reajustes, que aconteciam de forma livre, para quinzenais ou mensais”. “Dessa forma, a política de preços fica positiva para o revendedor, dando fôlego para o capital de giro da empresa e para o consumidor, que terá um preço mais referenciado”, destacou o gerente executivo.

MME / ASCOM .